



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 0 694 707 A2

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:  
31.01.1996 Patentblatt 1996/05

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: F16D 65/097

(21) Anmeldenummer: 95111717.5

(22) Anmeldetag: 25.07.1995

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT SE

(30) Priorität: 27.07.1994 DE 4426603

(71) Anmelder: Perrot Bremsen GmbH  
D-68222 Mannheim (DE)

(72) Erfinder:  
• Antony, Paul  
D-67550 Worms (DE)  
• Jäger, Hellmut  
D-68535 Edingen-Neckarhausen (DE)

(74) Vertreter: Patentanwälte  
Leinweber & Zimmermann  
D-80331 München (DE)

(54) **Vorrichtung zum Halten eines Bremsbelages in einer Scheibenbremse**

(57) Es wird eine Vorrichtung zum Halten eines Bremsbelages in einer Scheibenbremse beschrieben. Die Vorrichtung beinhaltet ein Kraftübertragungselement, wie etwa einen Belagträger (11) oder eine Druckplatte, eine Niederhalterfeder (2) und einen die Niederhalterfeder (2) gegen das Kraftübertragungselement vorspannenden Niederhaltebügel (1).

Nach der Erfindung ist die Niederhalterfeder (2) in Drehrichtung der Bremsscheibe mit dem Niederhaltebügel (1) gekoppelt und von dem Kraftübertragungselement entkoppelt. Jedoch stützt sie sich bei einer über einen Schwellenwert hinausgehenden Verschiebung des Kraftübertragungselements im Sinne eines Mitdrehens mit der Bremsscheibe in Umfangsrichtung der Bremsscheibe elastisch an dem Kraftübertragungselement ab.

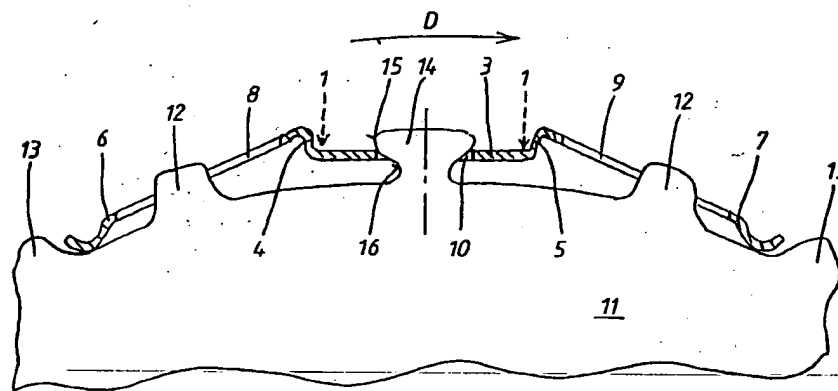


Fig.6

EP 0 694 707 A2

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Halten eines Bremsbelages in einer Scheibenbremse, mit einem Kraftübertragungselement, wie etwa einem Belagträger oder einer Druckplatte, einer Niederhalterfeder und einem die Niederhalterfeder gegen das Kraftübertragungselement vorspannenden Niederhaltebügel.

Eine solche Vorrichtung ist aus der EP-0 248 385 B1 bekannt. Bei der bekannten Vorrichtung ist die Niederhalterfeder in Drehrichtung der Bremsscheibe nicht mit dem Niederhaltebügel gekoppelt, weshalb sie sich gegenüber dem Bügel in der genannten Richtung verschieben kann. Auf der anderen Seite ist die Niederhalterfeder mit dem Belagträger bzw. der Druckplatte in Drehrichtung der Bremsscheibe gekoppelt. Beim Bremsen wird sich daher die Niederhalterfeder gegenüber dem Niederhaltebügel in Drehrichtung der Bremsscheibe verschieben. Diese Verschiebung wird nach Beendigung des Bremsvorgangs nicht korrigiert, d.h. die Stellung des Belagträgers bzw. der Druckplatte in dem Belagschacht ist bezogen auf die Bremsscheibe und die Seitenbegrenzung des Belagschachtes nicht optimal. Die Folge sind nachteilige Klapper- bzw. Anschlaggeräusche bzw. eine Schrägstellung des Belagträgers bzw. der Druckplatte.

Die obigen Ausführungen gelten ebenso für die Vorrichtung nach der WO 92/00465. Auch hier ist die Niederhalterfeder in Drehrichtung der Bremsscheibe von dem Niederhaltebügel entkoppelt und mit dem Belagträger gekoppelt.

Der Erfindung liegt demzufolge die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung der eingangs genannten Art anzugeben, bei der die vorstehenden Probleme gelöst sind, wobei insbesondere die bevorzugte Stellung des Belagträgers bzw. der Druckplatte in dem Belagschacht vor, während und/oder nach dem Bremsvorgang optimiert ist.

Erfindungsgemäß wird die gestellte Aufgabe bei einer Vorrichtung der eingangs genannten Art dadurch gelöst, daß die Niederhalterfeder in Drehrichtung der Bremsscheibe mit dem Niederhaltebügel gekoppelt und von dem Kraftübertragungselement entkoppelt ist, sich jedoch bei einer über einen Schwellenwert hinausgehenden Verschiebung des Kraftübertragungselements im Sinne eines Mitdrehens mit der Bremsscheibe in Umfangsrichtung der Bremsscheibe elastisch an dem Kraftübertragungselement abstützt.

Mit anderen Worten wird die Niederhalterfeder erfindungsgemäß mit dem üblicherweise am Bremsgehäuse oder am Bremssattel befestigten Niederhaltebügel gekoppelt, um ihrerseits an einem Mitdrehen mit der Bremsscheibe gehindert zu sein. Durch die (nach Überschreitung eines Schwellenwertes) elastische Kopplung der "ortsfesten" Niederhalterfeder mit dem Kraftübertragungselement wird das Kraftübertragungselement nach Abschluß des Bremsvorgangs und entsprechender Auslenkung infolge Mitdrehens mit der Bremsscheibe wieder in die Ausgangsposition zurück-

geführt. Dadurch werden Klapper- und Anschlaggeräusche entgegen den Seitenbegrenzungen des Belagschachtes vermieden und einer nachteiligen Schrägstellung gegenüber der Bremsscheibe entgegengewirkt, in dessen Folge sich ansonsten ein nachteiliger Schrägverschleiß des Bremsbelages einstellen würde.

Selbstverständlich kann der Schwellenwert entsprechend den gegebenen Verhältnissen angemessen gewählt sein. Er kann aber auch Null betragen.

Erfindungsgemäß kann die Kopplung der Niederhalterfeder mit dem Niederhaltebügel mindestens einen in Umfangsrichtung der Bremsscheibe ausgerichteten Anschlag beinhalten.

Dabei kann der Anschlag von einer Seitenbegrenzung eines in Radialrichtung der Bremsscheibe versetzten Abschnitts der Niederhalterfeder gebildet sein. Diese Lösung ist konstruktiv besonders einfach und bietet darüber hinaus den Vorteil einer gewissen Elastizität.

Zur sicheren Halterung des Kraftübertragungselements kann weiter erfindungsgemäß vorgesehen sein, daß die Breite desjenigen Bereichs der Niederhalterfeder, in dem der Anschlag ausgebildet ist, größer als die Dicke des Kraftübertragungselements ist.

Zur Erhöhung der Vorspannkraft, mit der die Niederhalterfeder auf das Kraftübertragungselement einwirkt, ist es erfindungsgemäß bevorzugt, daß sich zumindest ein freies Ende der Niederhalterfeder nach radial innen bezüglich der Bremsscheibe erstreckt.

Erfindungsgemäß bevorzugt ist es weiter, daß die Niederhalterfeder in Axialrichtung der Bremsscheibe mit dem Kraftübertragungselement gekoppelt und von dem Niederhaltebügel entkoppelt ist.

Dazu kann die Kopplung der Niederhalterfeder mit dem Kraftübertragungselement in Axialrichtung der Bremsscheibe mindestens einen Ansatz an dem Kraftübertragungselement oder der Niederhalterfeder beinhalten, der in eine quer zur Axialrichtung der Bremsscheibe längliche Ausnehmung in der Niederhalterfeder oder dem Kraftübertragungselement eingreift.

Bei der Montage und Demontage der Niederhalterfeder kann es wünschenswert sein, daß die Niederhalterfeder auch ohne den Niederhaltebügel an dem Kraftübertragungselement gehalten ist. Dazu ist es erfindungsgemäß bevorzugt, daß der Ansatz in der zur Bremsscheibe parallelen Ebene eine zu seinem Kopf hin zunehmende Breite hat. Bei dieser Ausgestaltung kann die Unterseite des Kopfes zur leicht vorgespannten Halterung der Niederhalterfeder an dem Kraftübertragungselement dienen.

Dabei kann der Ansatz eine zu seinem Kopf hin zunehmende Breite gegenüber seinem Fußbereich haben. Vorzugsweise ist er an dem Kraftübertragungselement ausgebildet.

Zur Sicherung der Niederhalterfeder an dem Kraftübertragungselement kann die längliche Ausnehmung an der Niederhalterfeder dabei kürzer als die Breite des Kopfes und länger als die Breite des Fußes des Ansatzes des Kraftübertragungselementes sein.

Um die Montage der Niederhaltefeder zu erleichtern, dennoch aber eine sichere Halterung der Niederhaltefeder nach der Montage zu gewährleisten, kann es erfindungsgemäß vorgesehen sein, daß die Längsachse der Ausnehmung an der Niederhaltefeder mit der Längsachse der Niederhaltefeder selbst einen von Null verschiedenen Winkel einschließt.

Es kann aber auch vorgesehen sein, daß die Ausnehmung an der Niederhaltefeder in einem ersten Bereich länger als die Breite des Kopfes und in einem zweiten Bereich kürzer als die Breite des Kopfes, aber länger als die Breite des Fußes des Ansatzes des Kraftübertragungselementes ist.

Insbesondere dann, wenn der Schwellenwert Null ist, kann der Niederhaltebügel erfindungsgemäß derart bezüglich der Mitte der Niederhaltefeder versetzt sein, daß er die Niederhaltefeder und damit das Kraftübertragungselement mittels des Ansatzes und der elastischen Abstützung der Niederhaltefeder an dem Kraftübertragungselement radial und tangential bezüglich der Bremsscheibe vorspannt.

Nachstehend ist die Erfindung anhand bevorzugter Ausführungsbeispiele unter Bezugnahme auf die beiliegende Zeichnung mit weiteren Einzelheiten näher erläutert. Dabei zeigen

- Fig 1 eine Seitenansicht einer Niederhaltefeder nach einem Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Vorrichtung,
- Fig. 2 eine Draufsicht auf die Niederhaltefeder nach Fig. 1,
- Fig. 2a, 2b Draufsichten wie in Fig. 2, jedoch mit anderen Ausführungen einer zentralen Ausnehmung,
- Fig. 3 eine Axialansicht eines Kraftübertragungselementes in Form eines Belagträgers nach einem Ausführungsbeispiel der erfindungsgemäßen Vorrichtung,
- Fig. 3a eine Draufsicht auf den Belagträger nach Fig. 3,
- Fig. 4 eine Axialansicht eines Belagträgers nach einem zweiten Ausführungsbeispiel der Erfindung,
- Fig. 5 eine Axialansicht eines Belagträgers für die Niederhaltefeder nach den Figuren 1 und 2,
- Fig. 5a eine Draufsicht auf den Belagträger nach Fig. 5,
- Fig. 6 eine Axialansicht des Belagträgers nach Fig. 5 mit der Niederhaltefeder nach den Figuren 1 und 2,
- Fig 6a eine Draufsicht auf die Anordnung nach Fig. 6 mit der Niederhaltefeder nach Fig. 2,
- Fig. 6b eine Draufsicht auf die Anordnung nach Fig. 6; jedoch mit der Niederhaltefeder nach Fig. 2a,

Fig. 7

die gleiche Ansicht wie Fig. 6, jedoch mit versetzt angeordnetem Niederhaltebügel.

Die Figuren 1 und 2 zeigen einen Niederhaltebügel 1, der an einem nicht gezeigten Bremssattel ortsfest gehalten ist und sich symmetrisch zu einer in Axialrichtung der ebenfalls nicht gezeigten Bremsscheibe verlaufenden Mittelachse A erstreckt. Der Niederhaltebügel 1 kann auch als Niederhaltestift, Niederhalteblech oder ähnliches ausgebildet sein. Eine Niederhaltefeder 2, die vorzugsweise als Blattfeder ausgebildet ist, umfaßt einen Mittelabschnitt 3, zwei radiale Stützbereiche 4, 5 sowie zwei Federschenkel 6, 7. Die Federschenkel 6, 7 erstrecken sich von den Stützbereichen 4, 5 in etwa tangential zur Bremsscheibe und sind an ihren freien Enden gebogen. Der Mittelabschnitt 3 ist gegenüber den Federschenkeln 6, 7 zur Bildung der Stützbereiche 4, 5 in Radialrichtung bezüglich der Bremsscheibe versetzt.

Die sich von dem Mittelabschnitt 3 in etwa radial bezüglich der Bremsscheibe erstreckenden Stützbereiche 4, 5 sind entsprechend der Breite des ortsfesten Niederhaltebügels 1 derart voneinander beabstandet, daß die Niederhaltefeder 2 in Umfangsrichtung der Bremsscheibe am Niederhaltebügel 1 abgestützt ist (gekoppelt). Demgegenüber ist sie in Axialrichtung bezüglich der Bremsscheibe gegenüber dem Niederhaltebügel 1 verschiebbar (entkoppelt).

Die Breite B der Stützbereiche 4, 5 ist größer als die Dicke des Belagträgers 11 bzw. die Dicke der nicht gezeigten Druckplatte. Dadurch ist ein Drehen der Niederhaltefeder 2 um ihre Achse C ausgeschlossen, wenn sie beispielsweise gegenüber dem Niederhaltebügel 1 festgelegt ist. Ein solches Drehen kann bei der Vorrichtung nach der EP-0 248 385 B1 auftreten, weil dort zwar die Niederhaltefeder mit Laschen den Belagträger umgreift, jedoch gegenüber dem Niederhalteteil nicht festgelegt ist. Somit kann sich auch der Belag im Belagschacht, und somit gegenüber der Bremsscheibe, drehen. Das Unterbinden des Drehens, und damit einer Schrägstellung, wirkt sich besonders vorteilhaft auf die Positionierung des Belagträgers 11 innerhalb der Belagschachtführung aus, wenn dieser, wie nachfolgend erläutert, mit der Niederhaltefeder 2 in Verbindung steht.

Jeder Federschenkel 6, 7 weist eine Aufnahmeöffnung 8, 9 auf. Ferner ist bei dem in den Figuren 1 und 2 gezeigten Ausführungsbeispiel eine weitere Aufnahmeöffnung 10 in den Mittelabschnitt 3 vorgesehen. Diese in Richtung der Federachse C länglichen Öffnungen dienen dazu, in den Figuren 3 bis 7 dargestellte radiale Ansätze 12, 14 des Belagträgers 11 bzw. der Druckplatte so zu umgreifen, daß eine bezüglich der Bremsscheibe axiale Kopplung, aber in Umfangsrichtung gesehene Entkopplung zwischen der Niederhaltefeder und dem Belagträger 11 bzw. der Druckplatte gewährleistet ist.

Die Figuren 3 bis 5a zeigen Belagträger 11, von denen sich jeweils radiale Ansätze 12, 14 fort erstrecken. Sie dienen dazu, in entsprechende Aufnahmeöffnungen 8 bis 10 der Niederhaltefeder 2 einzugreifen. Der Belag-

träger 11 nach Fig. 3 weist drei Ansätze 12, 14 auf, von denen die Ansätze 12 symmetrisch zu dem mittig angeordneten Ansatz 14 liegen. Nach Fig. 4 sind beidseits der Mittelachse des Belagträgers 11 je zwei Ansätze 12, 13 vorgesehen, wobei die Ansätze 12 zum Eingriff in entsprechende Ausnehmungen 8, 9 der Niederhaltefeder 2 dienen, wohingegen die Ansätze 13 zur elastischen Kopplung der Niederhaltefeder 2 mit dem Belagträger 11 über die Federschenkel 6, 7 vorgesehen sind.

Bei dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 5, das erfindungsgemäß besonders bevorzugt ist, weist der Belagträger 11 zusätzlich zu den Ansätzen 12, 13 nach Fig. 4 den mittig liegenden Ansatz 14 auf. Der Ansatz 14 ist in der zur Bremsscheibenachse parallelen Ebene in einem Kopfbereich 15 breiter als in einem Fußbereich 16, d.h. der Ansatz 14 verjüngt sich zur Außenkontur des Belagträgers 11 hin. Dabei ist die Höhe des Ansatzes 14 derart bemessen, daß entsprechend der Ausführung der Niederhaltefeder deren Positionierung auf dem Belagträger sehr einfach ist. Bei diesem besonders bevorzugtem Ausführungsbeispiel ist die Länge der Aufnahmeöffnungen 8, 9 der Niederhaltefeder 2 entlang der Federachse C größer als die entsprechende Breite der Ansätze 12, jedoch ist die Länge der mittigen Aufnahmeöffnung 10 kürzer als die Breite des Kopfbereiches 15, aber länger als die Breite des Fußbereiches 16 des mittigen Ansatzes 14. Durch die geometrischen Verhältnisse zwischen der Aufnahmeöffnung 10 und dem Kopfbereich 15 einerseits sowie zwischen der Höhe des Ansatzes 14 und dem Maß des Radialversatzes des Mittelabschnitts 3 der Niederhaltefeder 2 andererseits, kann die Niederhaltefeder 2 aus einer Schrägstellung seitlich mittels der Aufnahmeöffnung 10 unter den Kopfbereich 15 geschoben werden. Dabei braucht nicht die volle Federspannung überwunden zu werden. Die Niederhaltefeder 2 ist aber nach dem Einschieben gemäß der Darstellung nach Fig. 6, 6a an dem Belagträger 11 angebracht. Sie kann sich nicht unbeabsichtigt lösen, weil mindestens ein Ende der Aufnahmeöffnung 10 erfindungsgemäß den längeren Kopfbereich 15 untergreift.

Ist der Niederhaltebügel 1 nach Fig. 6 symmetrisch zu einer gedachten Mittelachse am Bremssattel befestigt, wird die Niederhaltefeder 2 und somit der Belagträger 11 radial bezüglich der Bremsscheibe gegen den Belagschacht vorgespannt. Bei einer gedachten Drehrichtung D der Bremsscheibe wird der Belag mitgezogen. Demgegenüber wird die Niederhaltefeder 2 nicht mitgezogen, weil sie durch die Stützbereiche 4, 5 des Mittelabschnitts 3 an dem Niederhaltebügel 1 festgelegt (gekoppelt) und wegen der Längsausdehnung der Aufnahmeöffnungen 8, 9 und 10 in Drehrichtung der Bremsscheibe von dem Belagträger entkoppelt ist. Gegebenenfalls nach Überschreiten eines Schwellenwertes als Größe der tangentialen Verschiebung des Belagträgers 11 gegenüber der Niederhaltefeder 2 in Richtung seitlicher Belagschachtführung infolge einer Anlage an die Bremsscheibe, stützt sich der Ansatz 13 an dem Federschenkel 6 ab. Bei Bremsentlastung schiebt die elastische Kraft des Federschenkels 6 den

Belagträger 11 in seine Ausgangsstellung zurück. Das gleiche gilt bei dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 4.

Bei dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 3 kann die Rückführung in die Ausgangsstellung dadurch erfolgen, daß die Länge der Aufnahmeöffnung 8 oder 9 gegenüber dem Ansatz 12 derart gewählt ist, daß mindestens auf einer Seite eine Anlage zwischen Aufnahmeöffnung und Ansatz tangential bezüglich der Bremsscheibe erfolgt.

Als besonders vorteilhaft ist das Ausführungsbeispiel nach Fig. 7 anzusehen. Bei diesem Ausführungsbeispiel ist der Niederhaltebügel 1 gegenüber einer gedachten Mittelachse A in Drehrichtung D der Bremsscheibe unsymmetrisch, um einen Betrag X versetzt am Bremssattel befestigt. Daraus resultiert um den Betrag X eine entsprechende seitliche Verschiebung und Festlegung der Niederhaltefeder 2, die mit ihren Stützbereichen 4, 5 an dem Niederhaltebügel 1 anliegt. Da sich bei diesem Ausführungsbeispiel der Federschenkel 7 an dem Ansatz 13 abstützt und der Federschenkel 6 gegen die Außenkontur des Belagträgers 11 wirkt, ergibt sich eine bezüglich der Bremsscheibe radiale und tangential Vorspannung des Belagträgers 11 gegenüber dem Belagschacht (vgl. Kräfte  $F_R$  und  $F_T$ ). Somit wird in vorteilhafter Weise ein seitliches Anschlagen vermieden. Erfolgt in umgekehrter Drehrichtung eine Belagmitnahme, so wird der Belagträger gegenüber der Feder entkoppelt. Bei Bremsentlastung wird dann, wie oben bereits beschrieben, der Belagträger mittels des zugeordneten Federschenkels in seine Ausgangsstellung zurückgeschoben.

Bei den oben beschriebenen Ausführungsbeispielen sind jeweils die Niederhaltefeder und der Belagträger symmetrisch ausgeführt. Dies ist gerade beim Einsetzen in die Bremse von Vorteil, weil dadurch ein seitenverkehrter Einbau vermieden wird und die Richtung der Feder- und Belagträgervorspannung erst durch die ortsfeste Anbringung des Niederhaltebügels (symmetrisch oder unsymmetrisch) an dem Bremssattel erfolgt.

Selbstverständlich ist die in Fig. 7 gezeigte unsymmetrische Festlegung des Niederhaltebügel 1 um die Größe X am Bremssattel auch bei allen anderen erwähnten Ausführungsbeispielen möglich.

Die Endabschnitte der Federschenkel 6, 7 können geschlitzt (offen) ausgeführt sein, solange ein Eingriff der zugeordneten Ansätze im Sinne einer Kopplung bzw. Entkopplung gewährleistet ist. Ebenso gilt dies auch für die Ausbildung des Ansatzes 14. Dieser kann angestaucht sein bzw. die zugeordnete Öffnung 10 der Niederhaltefeder 2 kann auch unter einer Schräg- bis hin zu einer Querstellung gegenüber der Federachse C verlaufen, wenn dadurch eine Festlegung untereinander ermöglicht wird und gleichzeitig die Bedingungen der Kopplung und Entkopplung zwischen Belagträger und Niederhaltefeder erfüllt sind. Eine Ausführung, bei der die Längsachse der Öffnung 10 mit der Federachse C einen Winkel  $\alpha$  einschließt, ist in den Fig. 2a und 6b gezeigt. Der Winkel  $\alpha$  kann bis zu  $90^\circ$  betragen. Bei der Montage muß bei dieser Ausführung die Feder 2 nach dem Einführen des Ansatzes 14 in die Aufnahmeöffnung

10 nur entgegen dem Winkel  $\alpha$  gedreht werden, bis auch die anderen Aufnahmeöffnungen 8, 9 über die Ansätze 12 in ihre Endstellung entsprechend Fig. 6b gebracht werden können.

In der Fig. 2b ist eine Ausführung mit abgestufter zentraler Aufnahmeöffnung 10 gezeigt. Hier dient der in der Figur oben liegende Bereich der Aufnahmeöffnung 10 dem Einführen des Ansatzes 14. Nach Einführen des Ansatzes 14 wird die Niederhalterfeder 2 derart verschoben, daß der in Fig. 2b untere Bereich der Aufnahmeöffnung 10 unter den Ansatz 14 gelangt, dessen Längsausdehnung kleiner als die Breite des Kopfes 15 des Ansatzes 14 ist, wodurch eine sichere Halterung gewährleistet ist.

Die Ausführungen und Ansätze zwischen Niederhalterfeder und Kraftübertragungselement können im Sinne einer Festlegung, einer Kopplung und Entkopplung untereinander vertauscht werden.

Sämtliche obigen Ausführungen, die im Zusammenhang mit dem Belagträger 11 gemacht sind, gelten ebenso für eine gegebenenfalls vorgesehene Druckplatte.

Die in der vorstehenden Beschreibung, den Ansprüchen sowie der Zeichnung offenbarten Merkmale der Erfindung können sowohl einzeln als auch in beliebigen Kombinationen für die Verwirklichung der Erfindung in ihren verschiedenen Ausführungsformen wesentlich sein.

#### BEZUGSZEICHENLISTE

1	Niederhalterbügel
2	Niederhalterfeder
3	Mittelabschnitt
4	Stützbereich
5	Stützbereich
6	Federschenkel
7	Federschenkel
8	Aufnahmeöffnung
9	Aufnahmeöffnung
10	Aufnahmeöffnung
11	Belagträger
12	Ansatz
13	Ansatz
14	Ansatz
15	Kopfbereich
16	Fußbereich
A	Mittelachse
B	Breite
C	Längsachse
D	Drehrichtung
F <sub>R</sub>	Radialkraft
F <sub>T</sub>	Tangentialkraft
X	Versatz
$\alpha$	Anstellwinkel

#### Patentansprüche

- Vorrichtung zum Halten eines Bremsbelages in einer Scheibenbremse, mit einem Kraftübertragungselement, wie etwa einem Belagträger (11) oder einer Druckplatte, einer Niederhalterfeder (2) und einem die Niederhalterfeder (2) gegen das Kraftübertragungselement (11) vorspannenden Niederhalterbügel (1),  
dadurch gekennzeichnet, daß  
die Niederhalterfeder (2) in Drehrichtung der Bremsscheibe mit dem Niederhalterbügel (1) gekoppelt und von dem Kraftübertragungselement (11) entkoppelt ist, sich jedoch bei einer über einen Schwellenwert hinausgehenden Verschiebung des Kraftübertragungselements im Sinne eines Mitdrehens mit der Bremsscheibe in Umfangsrichtung der Bremsscheibe elastisch an dem Kraftübertragungselement (11) abstützt.
- Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwellenwert Null ist.
- Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Kopplung der Niederhalterfeder (2) mit dem Niederhalterbügel (1) mindestens einen in Umfangsrichtung der Bremsscheibe ausgerichteten Anschlag (4, 5) beinhaltet.
- Vorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Anschlag (4, 5) von einer Seitenbegrenzung eines in radialer Richtung der Bremsscheibe versetzten Abschnitts (3) der Niederhalterfeder (2) gebildet ist.
- Vorrichtung nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Breite (B) desjenigen Bereichs der Niederhalterfeder (2), in dem der Anschlag (4, 5) ausgebildet ist, größer als die Dicke des Kraftübertragungselements (11) ist.
- Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest ein freies Ende (6, 7) der Niederhalterfeder (2) sich nach radial innen bezüglich der Bremsscheibe erstreckt.
- Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Niederhalterfeder (2) in Axialrichtung der Bremsscheibe mit dem Kraftübertragungselement (11) gekoppelt und von dem Niederhalterbügel (1) entkoppelt ist.
- Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß zur Entkopplung der Niederhalterfeder (2) im Axialrichtung der Bremsscheibe und zur Kopplung der Niederhalterfeder (2) in Drehrichtung der Bremsscheibe von dem bzw. mit dem Kraftübertragungselement (11)

mindestens ein Ansatz (12, 14) an dem Kraftübertragungselement (11) oder der Niederhaltefeder (2) vorhanden ist, der in eine quer zur Axialrichtung der Bremsscheibe längliche Ausnehmung (8, 9, 10) in der Niederhaltefeder (2) oder dem Kraftübertragungselement (11) eingreift.

9. Vorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Ansatz (14) eine zu seinem Kopf (15) hin zunehmende Breite gegenüber seinem Fußbereich (16) hat und vorzugsweise am Kraftübertragungselement (11) ausgebildet ist.
10. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die längliche Ausnehmung (10) an der Niederhaltefeder (2) kürzer als die Breite des Kopfes (15) und länger als die Breite des Fußes (16) des Ansatzes (14) des Kraftübertragungselementes (11) ist.
11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Längsachse der Ausnehmung (10) mit der Längsachse (C) der Niederhaltefeder (2) selbst einen von Null verschiedenen Winkel ( $\alpha$ ) einschließt.
12. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Ausnehmung (10) an der Niederhaltefeder (2) in einem ersten Bereich länger als die Breite des Kopfes (15), und in einem zweiten Bereich kürzer als die Breite des Kopfes (15) aber länger als die Breite des Fußes (16) des Ansatzes (14) des Kraftübertragungselementes (11) ist.
13. Vorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der Niederhaltebügel (1) derart bezüglich der Mitte des Kraftübertragungselementes (11) versetzt ist, daß er die Niederhaltefeder (2) und damit das Kraftübertragungselement (11) mittels des Ansatzes (12, 14) und der elastischen Abstützung (6, 7; 13) der Niederhaltefeder (2) an dem Kraftübertragungselement (11) radial and tangential bezüglich der Bremsscheibe vorspannt.

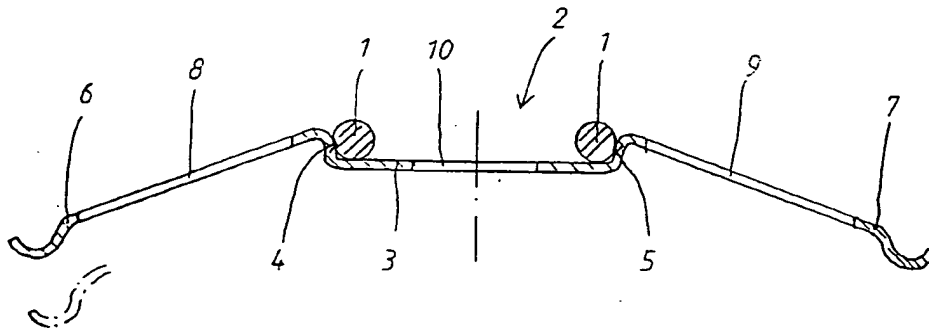


Fig. 1

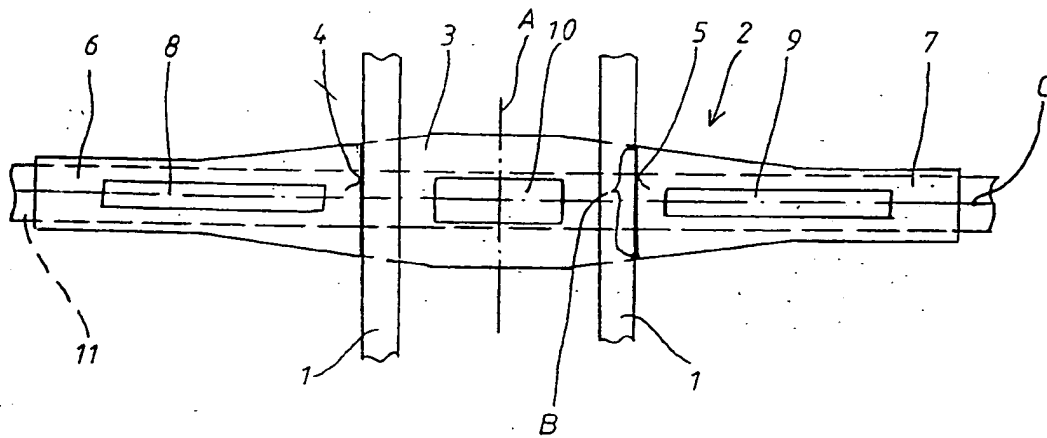
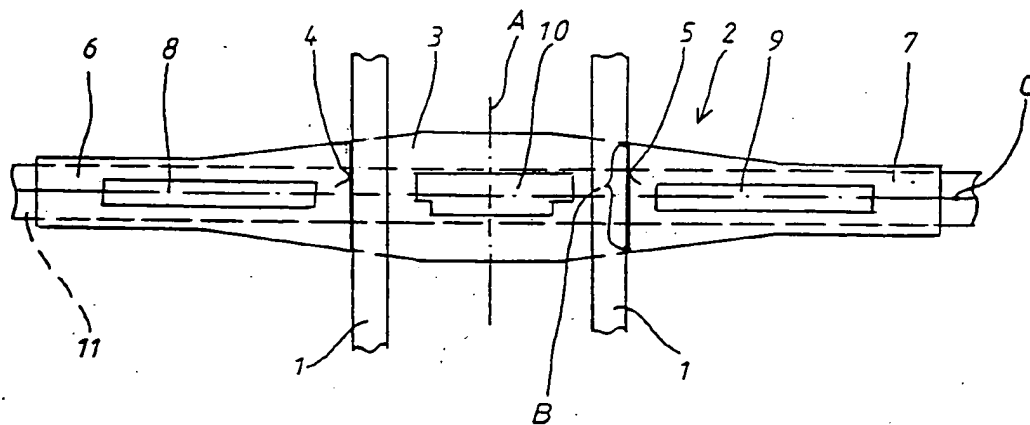
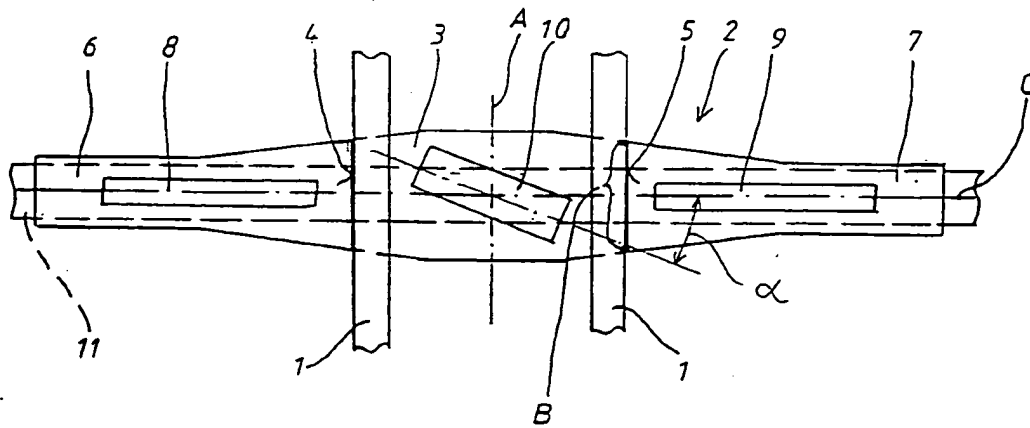


Fig. 2





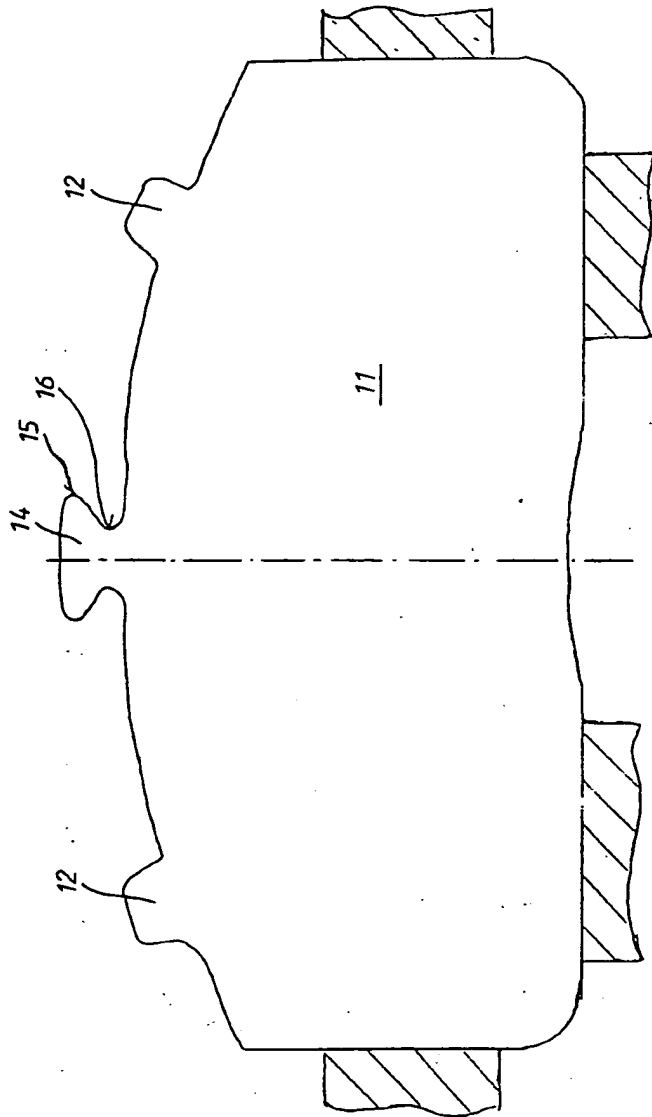


Fig. 3

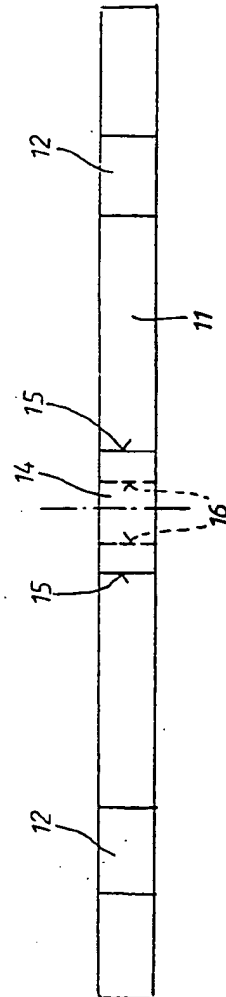


Fig. 3a

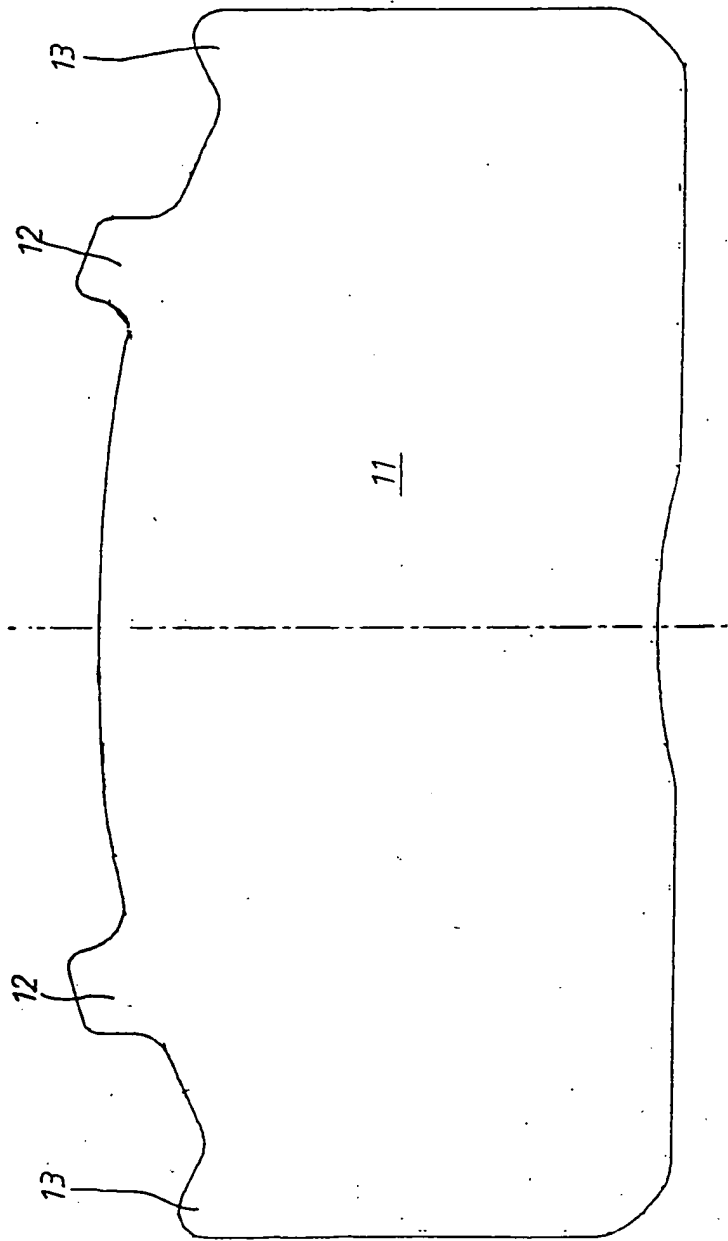


Fig.4

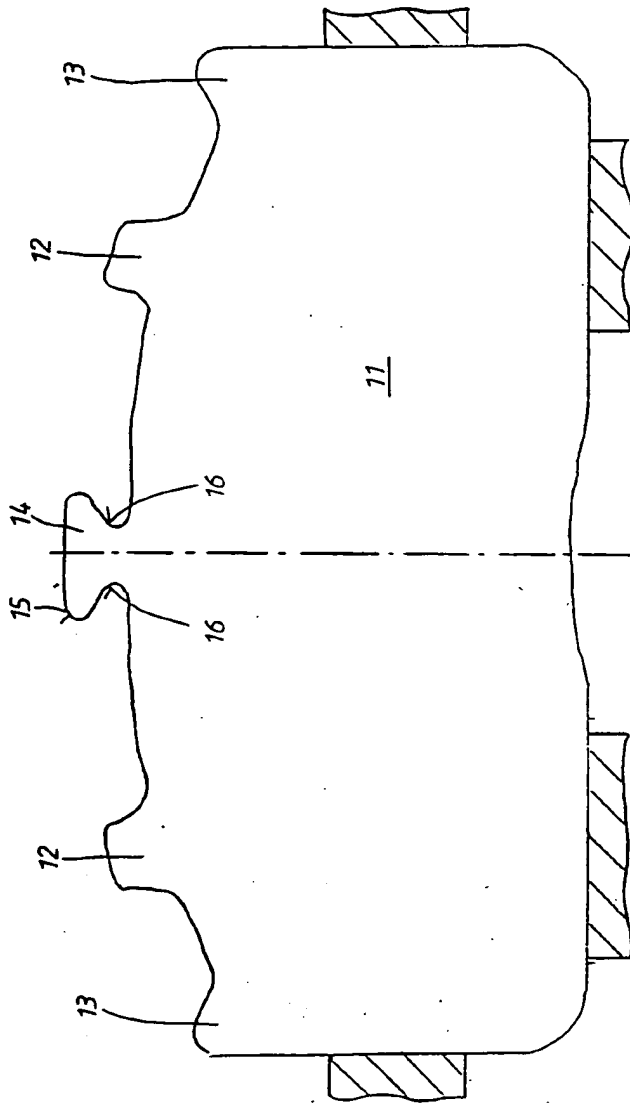


Fig. 5

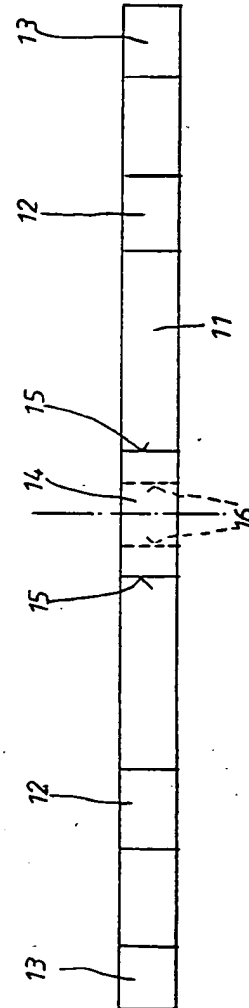


Fig. 5a

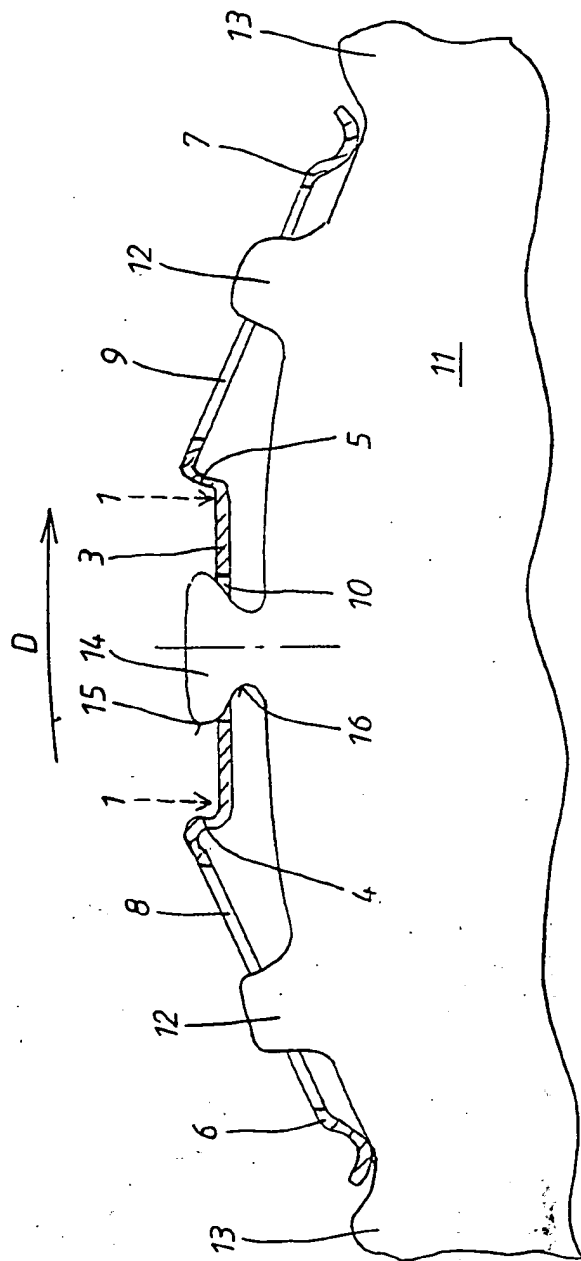


Fig. 6

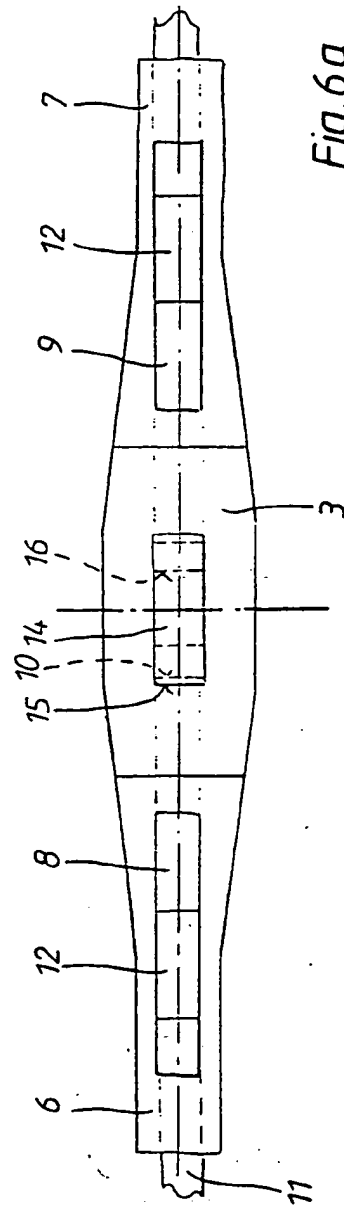


Fig. 6a

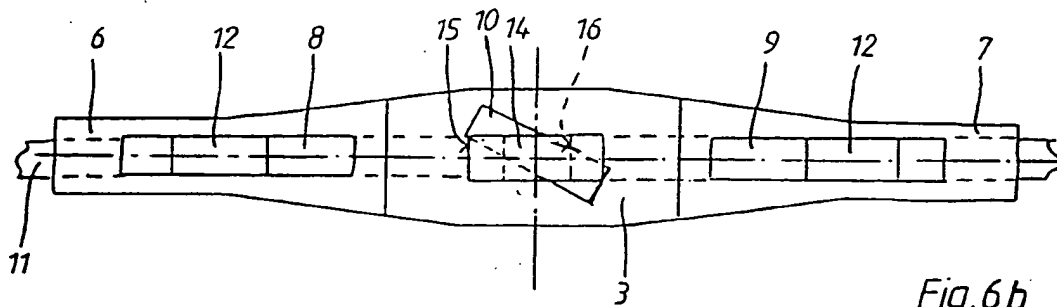


Fig. 6b

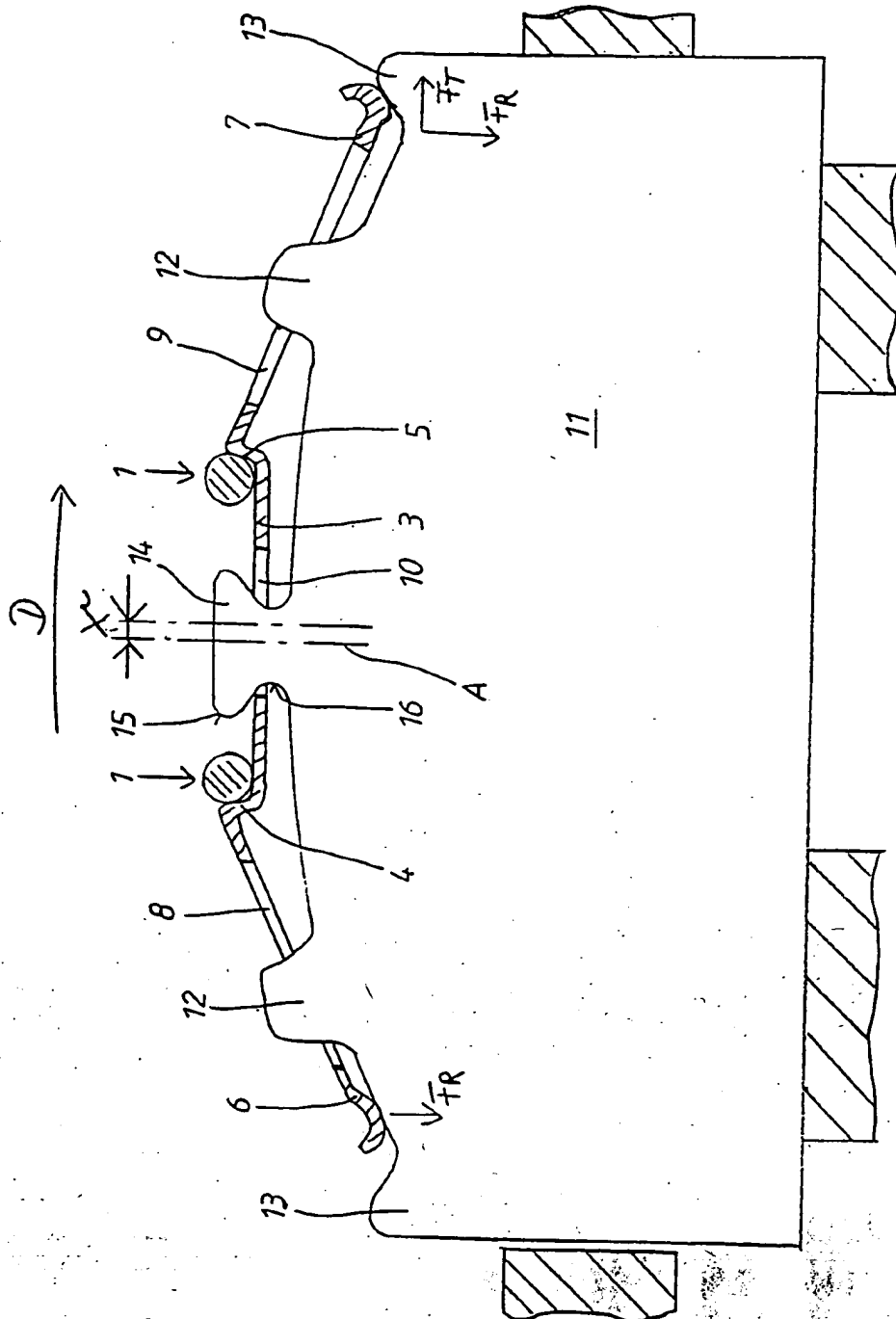


Fig. 7

DERWENT-ACC-NO: 1996-079194

DERWENT-WEEK: 200059

COPYRIGHT 1999 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Brake lining holding device for disc brake - has  
hold=down spring coupled in turning direction of brake  
disc to hold-down yoke

INVENTOR: ANTONY, P; JAEGER, H

PATENT-ASSIGNEE: PERROT-BREMSE GMBH[DEPE]

PRIORITY-DATA: 1994DE-4426603 (July 27, 1994)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
EP 694707 A2	January 31, 1996	G	014	F16D 065/097
DE 59508764 G	November 9, 2000	N/A	000	F16D 065/097
DE 4426603 A1	February 1, 1996	N/A	011	F16D 065/097
EP 694707 A3	March 27, 1996	N/A	000	F16D 065/097
EP 694707 B1	October 4, 2000	G	000	F16D 065/097

DESIGNATED-STATES: DE FR GB IT SE DE FR GB IT SE

CITED-DOCUMENTS: No-SR.Pub; DE 1967110; DE 2114812; GB 2243887; WO 9200465

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
EP 694707A2	N/A	1995EP-0111717	July 25, 1995
DE 59508764G	N/A	1995DE-0508764	July 25, 1995
DE 59508764G	N/A	1995EP-0111717	July 25, 1995
DE 59508764G	Based on	EP 694707	N/A
DE 4426603A1	N/A	1994DE-4426603	July 27, 1994
EP 694707A3	N/A	1995EP-0111717	July 25, 1995
EP 694707B1	N/A	1995EP-0111717	July 25, 1995

INT-CL (IPC): F16D065/097

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 694707A

**BASIC-ABSTRACT:**

The holding device includes a power transmission element such as a lining carrier (11) or a pressure plate, a hold-down spring and a hold-down yoke (1) stressed against the power transmission element. The hold-down spring is coupled in the turning direction of the brake disc to the yoke, but uncoupled from the power transmission element.

If pushed across a threshold on the power transmission element, in the sense of turning with the brake disc within its scope, it is supported elastically by the disc. The threshold can be as low as zero. The coupling of the spring to the yoke may include at least one stop (4,5).

USE/ADVANTAGE - Brake lining carrier for disc brake is in optimum position during operation of brake.

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 694707B

**EQUIVALENT-ABSTRACTS:**

The holding device includes a power transmission element such as a lining carrier (11) or a pressure plate, a hold-down spring and a hold-down yoke (1) stressed against the power transmission element. The hold-down spring is coupled in the turning direction of the brake disc to the yoke, but uncoupled from the power transmission element.

If pushed across a threshold on the power transmission element, in the sense of turning with the brake disc within its scope, it is supported elastically by the disc. The threshold can be as low as zero. The coupling of the spring to the yoke may include at least one stop (4,5).

USE/ADVANTAGE - Brake lining carrier for disc brake is in optimum position during operation of brake.

CHOSEN-DRAWING: Dwg:6/7

TITLE-TERMS: BRAKE LINING HOLD DEVICE DISC BRAKE SPRING COUPLE TURN  
DIRECTION  
BRAKE DISC HOLD DOWN YOKE

DERWENT-CLASS: Q63



SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1996-065839